

Begründung

zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 71 „Camp Deilinghofen“ der Stadt Hemer

Der Bebauungsplan Nr. 71 „Camp Deilinghofen“ ist seit dem 01.04.1999 rechtskräftig. Das Plangebiet erfaßt die städtebaulich verwertbaren Teilflächen der ehemaligen britischen Kasernenanlagen „Camp Deilinghofen (Barrosa Barracks und Peninsula Barracks) und weist hier neben einer Gemeinbedarfsfläche für eine Zentrale Sportanlage mit einem Festplatz und einer Sonderbaufläche für einen SB-Lebensmittelmarkt im wesentlichen gewerblich nutzbare Baugebiete (GE-Gebiete) aus. Die Nutzungsvorgaben der planerisch erfaßten Bereiche und das Erschließungssystem sind auf die seinerzeit überschaubaren Gebietsgliederungen und Nutzungsanforderungen ausgerichtet worden.

Die Haupteerschließung des Plangebietes erfolgt über zwei innergebietsliche Straßen mit bestehenden Anschlüssen an die Europastraße.

Die Straßenplanung ist überwiegend auf die schon vorhandenen Verkehrsanlagen gestützt. Sie ist einschließlich der erschließungsnotwendigen Geh- und Radwege sowie der erforderlichen öffentlichen Parkstreifen ausbaumäßig den aktuellen Verkehrsflächenanforderungen der Gebietsausweisungen angepaßt.

Die Verkehrsflächen sind mit ihrem lagemäßigen Verlauf und ihrer maximalen Querschnittsbemessung planungsrechtlich festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB). Dagegen ist die Verkehrsflächenaufteilung wie Fahrbahn, Gehweg, Parkstreifen, Straßenbegleitgrün in verkehrsgerechter Bemessung nur nachrichtlich dargestellt, um mit geeigneten Ausbauvariationen den künftigen Verkehrsanforderungen je nach Nutzungsumfang der angrenzenden Baugebiete gerecht werden zu können. Die Querschnittsbemessungen der Wendepunkte entsprechen den Gewerbegebietsanforderungen.

Um die innergebietslichen Verkehrsabläufe zu gewährleisten, wurden die Haupteerschließungsstraßen im Norden des Gebietes planerisch miteinander verbunden. Ebenso sind vorhandene Stichstraßen in die Planung einbezogen worden um alle Grundstücksflächen einer optimalen Nutzung zuführen zu können.

Zwischenzeitlich haben Vermarktungsbemühungen der Grundstückseigentümerin dazu geführt, daß westlich und östlich der „Schottlandstraße“ (Planstraße E) größere zusammenhängende Grundstücksa-reale veräußert werden konnten bzw. können. Diese größeren Gesamtgrundstücke können verkehrssowie ver- und entsorgungsmäßig direkt von der Schottlandstraße aus erschlossen werden. Ein Bedarf für die beiden von der Schottlandstraße ausgehenden Stichstraßen (Planstraßen G und F), die planerisch für die Erschließung dieser Grundstücksflächen vorgesehen waren, besteht somit nicht mehr. Auch die im Bebauungsplan festgesetzte Wegeverbindung zwischen der Stichstraße (Planstraße G) westlich der Schottlandstraße und der Stichstraße (Planstraße B) östlich der „Englandstraße“ (Planstraße A), die neben den vorgesehenen Fuß- und Radwegnutzungen weitere Erschließungsfunktionen für Leitungsverlegungen erfüllen sollte, wird nun nicht mehr benötigt. Die Funktion der innergebietslichen Verkehrsverbindung zwischen den Haupteerschließungen „Schottlandstraße“ und „Englandstraße“ wird durch die inzwischen ausgebaute „Kanadastraße“ (Planstraße D) bedarfsgerecht erfüllt.

Da alle von den vorgenannten Erschließungsplanungen betroffenen Grundstücksflächen bereits erschlossen sind und durch den Wegfall dieser Planungen auch keine sonstigen Erschließungsnachteile erkennbar sind, besteht an der planerischen Beibehaltung dieser Verkehrsflächenvorgaben kein öffentliches Interesse.

Die planungsrechtliche Festsetzung der „Straßenbegrenzungslinie“ für den betroffenen Planbereich, die gleichermaßen die „öffentliche Verkehrsfläche“ für die genannten Stichstraßen und den Fuß- und

Radweg festsetzt, wird deshalb aufgehoben und die jeweils freigegebenen Flächen den angrenzenden Baugebieten als überbaubare Grundstücksflächen zugeordnet.

Ebenfalls aufgehoben werden die „Baugrenzen“ entlang dieser aufgegebenen Verkehrsflächenplanung, da sie ihre Funktion gleichfalls verloren haben. Diese „Baugrenzen“ regelten ursprünglich den Gebäudeabstand zu den Stichstraßen und dem Fuß- und Radweg hin und gaben damit die bisher nicht überbaubaren Grundstücksflächen im betroffenen Planungsabschnitt vor. Auch diese Flächen werden den angrenzenden Baugebietsflächen nutzungsmäßig angegliedert.

Im Planabschnitt der entfallenen Verkehrsflächen werden entlang der verbleibenden Straßen die hier entstandenen Lücken der Straßenbegrenzungslinien und die Baugrenzen funktional angepaßt und geschlossen.

Da die bisherigen Verkehrsflächen auch die Funktion der Nutzungsgliederung der Gewerbegebiete entsprechend dem Abstandserlaß erfüllten und diese Gebietsgliederung aus Immissionsschutzgründen beibehalten werden muß, wird entlang des aufgegebenen Verkehrsflächenverlaufs das der Planzeichenverordnung entsprechende Planzeichen (Perlenschnur) zur Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen eingefügt.

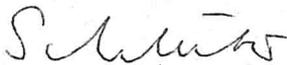
Alle sonstigen Bebauungsplanfestsetzungen und planerischen Darstellungen bleiben unverändert weiter bestehen.

Die Bebauungsplanänderung berührt nicht die Grundzüge der Planung und entspricht in vollem Umfang den Darstellungen des Flächennutzungsplanes. Es ist deshalb gerechtfertigt, die Änderung in vereinfachter Form nach § 13 BauGB durchzuführen.

Belange der Natur und Landschaft werden nicht berührt. Mit der Bebauungsplanänderung wird lediglich die Planung an die Realisierungsentwicklung innerhalb der bestehenden Baurechte angepaßt, so daß Eingriffsregelungen bzw. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 1 a BauGB in Verbindung mit § 8 a BNatSchG nicht vorzunehmen sind.

Durch die Bebauungsplanänderung entstehen der Stadt Hemer keine zusätzlichen Kosten. Die planungs- und verfahrensbedingten Kosten, wie Personal- und Materialkosten, Veröffentlichungsgebühren u.ä. stehen haushaltsmäßig bereit.

Hemer, im Mai 1999
61 26 00 / 71 - 1.Änderung - 611



Schlüter
Amtsleiterin